

**PROPOSTA DI UNA  
STRADA TRA LE  
VALLI DI PAGLIA E  
DI CHIANA PER  
CONGIUNGERE LE...**

---

Pietro Terrosi











268  
27

A  
I

Mr

Prof. Geo. Comstock, Syracuse University, N.Y.

L.A.



and

2

1. The first part of the paper is devoted to a discussion of the general principles of the theory of the structure of the atom. It is shown that the structure of the atom is determined by the laws of quantum mechanics, and that the structure of the atom is determined by the laws of quantum mechanics.

31  
ANNO 1860

268  
97

# TERROSI PIETRO

PROPOSTA DI UNA STRADA

TRA LE VALLE

## DI PAGLIA E DI CHIANA

per raggiungere la Maremma Toscana e la Romagna  
alla Valle di Chiana e varie altre Provincie,  
in continuazione della Provinciale di N. 50,  
della del Cavato e della Montagna di Colona.



FIRENZE  
TIPOGRAFIA DI F. SPICHERI

1860





## **Storia civile dell'Industria dell'Opera**

Sul declinare del decennio 1848-50, il chiaro ingegnere ispettore Corrado Passolunghi manifestò della necessità della indispensabile Via Provinciale n. 80 per la montagna di Colinas (vicinale Torinese), additava il nudo per sostituire agiate sentieri tra Ginepro, Cossina, Piaro, San Giovanni dei Bagli e Ponte-el-Rigo; la via dopo ventisettantamila chilometri faceva scendere a loro dignitoso Torinese.

Ritornando quella ingenuità senza appoggio, Pietro Torrisi nell'anno 1854 percorrendo Taldibiana, Cavallina, Marmona Torinese e Bonasse e Mosca-Amata, raccolse molte istanze di Gossolunghi, affinché costituisse dal promotore dell'Opera, dimostrata da tutti di evidente necessità, se provvisoria la necessità.

Al seguito d'istanza espressamente ricevuta dal Municipio di Cossina, e dal Ginepro e Poggio di San Giovanni dei Bagli, si rimandavano dal promotore istanze nel principio del 1855 al nostro Governo; in ciò confortato anche dall'insurrezione del conte Niccolò dei Marchesi Ginepro.

Ma rimasto senza effetto nel bene della Prefettura di Siena la sommatoria solenne dell'ispettore Passolunghi, perché i Comuni quasi dei reparti si sostenevano dal promotore l'addizione, e nessuno di altri particolari rapporti, il Torrisi fece ad esclusivo suo costo studiare la nuova circostanza degli ingegneri architetti dottori Francesco Cognigni e Leopoldo Franceschini-Renzi, i quali anche di grande importanza ed anche finalizzazione della linea, si conferivano in grado di conoscere che la spesa potesse accordarsi a quella proposta già da Passolunghi, così a Torrisi lire dugentomila circa; elargendo nel detto rapporto i pregi della proposta via, ed enumerandone i benefici.

Su quella istanza il promotore proponeva al Governo ed alla Prefettura di Siena un Rapporto divisibile in trentacinque Comunità, assegnando una quota alla Soprintendenza Postale, e dispendio di ristretto il denaro, e restituendo in venti anni a piccola rata, onde non aggravare di troppo i Comuni, sollecitando i fratti e vendite e l'annuo quote di ammortamento.

## **II.**

### **Descrizione della Strada.**

La strada proposta partirebbe dal termino militare di n. 80 nella vicinanza del Ponte-el-Rigo della strada Regia Romana, in fondo alla nuova Strada Marmonata della Sforza di n. 15, ed attraversando nella Valle dell'Elva, e varcando quindi il torrente Selva, toccherebbe Gelle,

costante della costa Marone, con quelli di Senigallia, di Misano, e con tutti i porti del Mediterraneo, cioè le Saline, Santa Stefania, e qualche altro a latore porto della maronna Tossana, Tolmezzo; stabilendo così quelle comunicazioni dirette che si toglie dagli Stradei, che Romani e nel medio era collegate e facevano prospettare quelle provinciali.

2. Con i porti della grande centrale e meridionale di Monte Anzola.

3. Con Arquandrate, tutta la Provincia del patriziato di San Felice, e colla schiera marittima Cornetani e di Monti Alta, i cui popoli penesani della seconda della via Calonea, hanno costruito sui luoghi limitati d'ogni bordo di strada per congiungersi con quella in discorso, e con pochi Montigi hanno offerto al prossimo compenso nuove per modernare la economia.

#### IV.

##### TEORIA Commerciale

Non rimane la qua mancata di comunicazione lo scambio attuale dei prodotti (perquisito per lo più con dispendioso sovrappiamento e a lungo circuito) non è tra le industrie costruite senza qualche importanza. La valle di Chiara apre la Marone nella capo di valle, di via, e parte, boschi, bovini e ovini, e pollami, ricoverando formaggi, lana, agnelli, grani, orzo, viti, legumi da lavoro, carboni. La Montagna media costeggia, lana, legumi da villosi, patate, viti, per riserve vino, olio, formentone, legumi e mandorle etc.

Il Commercio colle province Romane viene attivato dagli stessi prodotti; il quale si per vincoli degnati ha poco valore al presente, giacchè non promettono in futuro, quando quelle con infelici province vanto rivale e ne sotto le stesse Governi, ad un peggior ipotesi congiunti in una legge commerciale.

È stato appunto le vaste contrade Romane che debbono stabilire la superiore autorità amministrativa alla necessaria apertura delle contrade, mancando quelle di una comunicazione diretta colla Italia superiore, e colla Estrema Contale Toscana di Chiara, delle quali con la proprietà tutta Toscana non distarrebbe che per tre corse ore di cammino, sono di tempo che approssimativamente cominciano oggi per accendere la montagna di Radiconia; sempre che liberi da orri, oltre che bisogna salire e scendere altre montagne più accostanti a Castagneto, al Castelluccio (piccoli vilaggi), accendere a Montepulciano, e discendere alla fucina e Graviano. Quel tempo prezioso, per un cammino che oggi più non occorre!

### **Utilità per la corrispondenza.**

Postale in breve la ferrovia serve a Chiusi, con continui diramamenti per la Chiassa, Grosseto ed il Tevere fino a Roma. Le corrispondenze di Viterbo, Roma ed Italia meridionale si affidano poi ancora anzitutto all'autostrada, e l'altra traversa anch'essa lungo sulla via più postale della Valdichiana, dell'Umbria, del Patrimonio di San Pietro, del Monte Amiata, delle Marone meridionali Toscana e quelle Romane, e per questo evidentemente la proprietà la disamano e sostituisce alla provinciale di num. 30. Così invece della Posta di Grosseto (nella Baja Romana) con una sola Posta al villaggio delle Piane, il Grotto e Badolza, in tre ore giungono alla stazione Ferroviaria di Grosseto, dunque già lo esporti risparmiando così alla Soprintendenza Postale di risparmiare dispendio per mantenimento di tre stelli Posta, e della annuale spesa della nave per la montagna di Badolza e molti scogli. Questa sola di Grosseto si sostituisce al lungo e dispendioso strada di Badolza e Montepulciano per discendere alla Stazione suddetta.

Un solo Direttore postale residente a Chiusi disamperrebbe le altre attività della corrispondenza diretta e indiretta per la provincia sopra indicata, potendosi supplire all'altro servizio con precoci e postali, la sua distribuzione con mezzo di qui servono rimandando altre servizio postale nella linea ferroviaria Ancona-Grosseto.

### **VI.**

#### **Utilità per il benedizionario della Marone.**

Seguono le condizioni indicate, le province della marone marittima di tenere che sono, oltre partecipi al benedizionario commercializzabili, allargano il commercio economico agricolo stabilimento collegato col benedizionario della Marone, e ripara dall'arte marittima / la Marone delle acque, l'ipotesi pubblica migliorarsi di giorno in giorno, questa nella facilitazione della nuova strada gli stabilimenti colonie de-  
sionderanno agevolando del Grosseto, del Grosseto, della Valdichiana, dell'Umbria, e invece quella traversa Marone che esse d'ora oltre al benedizionario spaziosa, mantene a coloro che un intraprendere la colonizzazione, mentre che entrano la linea Tevere, una diligente per-  
dita nuova da Chiusi (stazione ferroviaria) da marone e non giungendo ad Orbassano invece a Tolentino, e viceversa; pervenendo per an-  
che suoi supporti, il nuovo popolazione stradale da Chiusi, Grosseto, Piane, San Casciano, Colle, Poste al Lago, quindi valicato ad Acquaspe-

dente, Orsini, Senni, Paighiani, Mancini, Orsibelli; pochi nell'interesse della costruzione della progettata strada, possono utilizzarsi i pochi tratti di via nelle Mura del Tesoro e Roma per derivarla dai rispettivi Canali. Trovandosi la costruzione di molti altri canali, e derivanti dalla progettata apertura, indolentemente usati da comparsa militari.

## VII

### VIIIª come via militare e strategica.

L'apertura della impervia strada, oggi che il cielo benedice alla Unione Italiana, subisce responsabile sotto il punto di vista strategico.

È questa convenientemente portabile al confine meridionale di due divisioni portuali (quella della Toscana e della Roma) da Chiari al mare Tirreno.

Terminata al ponte al Lago la linea Tirreno, si vuole perpendicolare la nuova strada della stessa (N. 10) che muovendo dalla regia Roma al rinomato Ponte al Lago, sfiora nella via Etruria.

È constatato che la Strada di Roma e Genova (italiana) distacca nella via Tirreno nella divisione linea, offre di libertà, mentre il percorso oggi l'improbabile stradale della montagna di Chiari (provinciale N. 20).

In caso di lavoro di guerra in tal strada male si effettuerebbe i trasporti di munizioni, di macchine, degli armati del Genio e di tutto il materiale necessario. E qui possono offrire tale spiegazione il Generale Durando e il Maggiore Conte Telford che di recente si preoccupano della necessità di costruire qui la corrente portuale da Tirreno.

In ogni modo, per altre buone ragioni tutte le strade da Chiari a Chiari, San Casciano, Ponte al Lago fino al Mare obblighino di essere della guerra, in quale ottiene appunto nell'ingegnere la detta costruzione, e sarebbe utile che su tale argomento venissero interpellati i valenti Ufficiali di Stato Maggiore.

Inoltre la strada da Santo Stefano a Tolosana a Chiari, percorrendo i paesi sopralistati per transitare della montagna, e ultimo piccolo tratto di strada tra Chiari e Città di Castello, diventerebbe Strada Nazionale Italiana, mentre da Chiari per Chiari e Città di Castello giungerebbe direttamente ad Ancona. Quindi da Ancona e Tolosana o Santo Stefano una dirigenza percorrerebbe in tre giorni la strada, traversando così la Pianura nel punto geografico il più stretto, congiungendo l'Adriatico col Mediterraneo. Né occorre mettere come luogo que-

da linea retta, attraversando senza il bisogno, avendo per questo bisogno ancora varie distinzioni in una necessità come via strategica.

## VII

### USCITA per evitare i fauci della differenza.

Contraria la linea Torroni abbandonata al Ponte al Lago con strada. La prima che volge perpendicolare a nostra guerra, respinta nella strada Torroni col N. 15, col quella della Sforza, trovando da terreni scoperti di Puglia, Siena, Sile, Modona; tutti suoi, esposti, e pericoli. La seconda delle stesse porte d'acqua e la terza, ed è appunto la terza posta di Acquapendente. E qui tale è proposta l'occasione come non potendosi proporre l'istituzione di una diligenza periferica tra Cinesa ed il Lago per la strada della Sforza offrendo le descrizioni difficili, e per mancanza di posti la cui costruzione tornerebbe molto costosa, e gli esperimenti fatti per la seconda linea gettando tutto in Puglia, e quindi sendo sforniti sotto il Ponte Gregoriano prossimo ad Acquapendente, per mancanza di edifici annessi di questa città ed Roma stessa tutta area privatamente custodita dal promotore col le diligenze di Cinesa traversando affida linee più brevi e più spaziali dell'altra, e non rendere più che una convenienza internazionale tra Firenze e Roma ne respinge gli scambi reciproci, i pedaggi, ed. In Acquapendente spesso potremmo sentire per Cinesa, di lavorare a Toscana, per così aspetti della sicurezza delle vie Torroni.

I grandi avvenimenti di questi ultimi tempi hanno fatto sorprendere quella pratica, e come speriamo, solo il bisogno di ripigliare, una volta rivolti in un solo Regno.

## IX

### incidenti di attenzione.

La Prefettura di Roma nei primordi riconosce non solo il progetto ma incoraggiava quando il Torroni e continuavano riprendendo la pratica.

Così egli visitò nella torre di Cinesa, di San Casciano del Lago, nel villaggio della Fosse da distruzione famiglia Sorrentino e da altri, anche Cartoni per incoraggiare e distribuire la spesa di costruzione, i quali calcolando le espropriazioni gratuite e a modeste prezzi, negavano la realtà della loro. Il calcolo sembra sia a dimostrare l'evidente difficoltà per la costruzione della nuova strada; e tali Cartoni offrivano tutte maggiori spaziosità in quanto che il Cardinale di Acquapendente-

la nell'occasione a larghi sussidi per la costruzione Terras, su lavoro del questo Governo la commissione.

Tale Cartoni il promotore obbligatoriamente trasmettere alla Prefettura di Roma, stando però subordinati alla certezza quando nel volgere dell'anno 1858 non si fossero incominciati i lavori.

Gli la Prefettura ricevera tra le sue carte, oltre i cartoni, la relazione Pascucci e l'altra Cagnoni-Marsi, di cui il promotore avea pure distribuito una copia ogni suo Nipote a tutti i Ministri, portata come la risposta, la spesa di costruzione e l'occasione per dispendio, includeva l'8 Febbrajo 1857, altra relazione di ufficio all'ingegnere in capo Baldassarri Marchi, che egli presentava circa un' anno dopo, e cioè il 7 Gennaio 1858, in forma sommariata, e facendo pervenire la spesa e dispendio della strada.

Dalla relazione Pascucci in tutte le sue parti l'opera progettata per abbassare la necessità, adduce ragioni d'arte ingegnerica e geologica per l'eccezionale della linea Terras, includendo effetto l'altra *Relazione-Montepulciano* con quelle di una strada alta, si lascia sfuggire le difficoltà di costruzione, e contenute tutti nel posto, la stessa visita dei terreni appropriandi, quasi tutti sotto giurisdizione, ed i collettati Cartoni che già disamano depositi nel banco della Prefettura.

Con la nota dei Cartoni erano pure trasmesse alla Prefettura regolari obbligazioni, portanti di eseguire il lavoro a la spesa di arte, e pagare la compensazione per giorni di lavoro e trasferimenti lire di cinque, che quando la natura strada non meglio dimostrava a poco più, la spesa non allungavano i trasferimenti suoi Romani.

I Cartoni, le esecutive obbligazioni di costruzione, le altre due relazioni arrivavano la Prefettura che la costruzione della strada non reggere quel grandioso dispendio additato con certo ministro del Marchi e che la vera spesa, detratte i Cartoni, con altri sussidi promossi dai Romani, stando invece alla relazione Pascucci e Cagnoni-Marsi ed all'altra il rapporto Terras avrebbe portato una grande diminuzione.

Sotto il presente governo sono state interpellate solennemente Commissioni nella commissione Terras, e nella commissione Marchi queste relazioni l'ideazione. Ma quella senza efficacia a tanto povera Commissione di pagare dispendiosamente alla strada nella loro obbligazione, abbandonando l'occasione? Se si fosse stato il rapporto Terras, la sua distribuzione in tutte le Commissioni, e perciò non meno, come natura lo stesso Marchi, l'effetto avrebbe avuto aspetto a scelta più se il rapporto avesse avuto effetto nelle relazioni di ufficio all'ingegnere Pascucci, e nell'altra Cagnoni-Marsi.

Il Consiglio Comunale di Roma dall'anno 1858 decretava la

soppressione della linea Torres e l'abbandono della Fortinella N. 18, salvaguardando l'altra *Asolafovi-Monapollano*, ne può intendere come il governo Marchi, il quale nel 7 Gennaio 1858 consigliava acilo nel calcolo l'abbandono di siffatto progetto, dinamico di questa azione in allora, oggi lo debba levare, e ciò nemmeno in contemplazione delle dispendiose lettere *Asolano-Gravato*.

## X.

### **Considerazioni sulla linea Fortinella Asolano-Gravato.**

Il Comitato della Centrale-Torres nel Giugno 1858, non solo lodava collaudatamente il progetto Torres, ma ne fissava subito di memoria al Governo, dimostrando in questa strada una delle azioni principali e strategiche di quella *Torres* proposta a Chiari.

Il Decreto del Dicembre 1859, approvando la linea *Fortinella Asolano-Gravato* sarebbe riuscito per alcuni anni, senza scalfire la strada da Caluso al Ponte-di-Ripa, mentre questa abbraccia invece il classico gli istruire della *Marmara* e della *Valdichiana*; ma quell'apologia appariva certamente arrossa, ed abbiamo dimostrato come la nostra strada interna grandemente il commercio, l'agricoltura ed anche la strategia, ed può considerarsi come la suggesta di Marchi detestata da uomini seditiosi e insensibili vedenti, allora dell'opera della linea *Asolano-Gravato* nel rapporto del 7 Gennaio 1858.

Sifatti quelle non regge sotto il rapporto commerciale, perchè il piccolo industriale non può fare una buona mappa colle proprie vedute, e tirando sul suo cammino la poca mancanza, va diretto per la nuova strada Provinciale quando ne costruisce, e partendo da *Mariano, Pogliano, Sonico, Laveno, Grato, Orino* e tanta altri paesi e città, non può spendere denaro e tempo per mantenersi strada anche costruita alla *Fortinella*, e Monticello al di là del *Monte-Arcata* e più sotto, e per allungarsi per andare giù *Asolano-Gravato* abbinando *Asolano*; quando invece ha bisogno di trascurare direttamente a *Chiari*, in *Valdichiana*, nella *passione Galina*, e così la guida direttamente e in breve tempo la *via Torres* contro al contrario, oltre il suo fatto, se deve scendere da *Asolano*, si scenderà ad altra naturale spina. A tale inconveniente sotto il punto di vista commerciale, e sempre una quella geografica, come al colpo d'occhio possa rilevare da chiunque; e ciò distrugge la supposizione che i costruttori della *Valle di Chiari*, del *Cartesano*, dell'*Embrò* possono trionfare nella *Marmara meridionale* per la linea *Asolano-Gravato*, che scende non a quella ma invece a *Asolano* e cioè a *Gravato*, e per tornare abbiamo alle già dimostrato quanto sia indispensabile la linea *Torres*.



È dunque in riguardo strategico, perchè come vedemmo, i distaccamenti incaricati pel servizio militare del casellario tra le Fiumane Torroni e Bassano, secondo vengono situati al Regno, portano la partenza da Chiari per Carano, bisogno che viaggino per destra via d'acqua, e non debbano percorrere un circolo vuoto marcando per la linea da Chiari per Asciungo, Asciungo, Castiglione d'Adda, Montebello, poi giungendo a piedi una intera montagna a un lungo tratto di Marone, giungere alla fine a Sonno!

Risulta adunque che la Fiumana Asciungo-Grande sulla linea alla via Torroni, la quale per le variazioni, importanti e incessanti circostanze rese da presenti grandi avvenimenti, addiviene sempre più necessaria, come è stata già dimostrata, mentre quella soltanto la Marone settentrionale, questa completamente la Marone Torroni, la Bassano e il Palmanova di San Pietro contempe ad intendersi.

## XI

### **Confronto nella via Rodolfo-Montepulciano.**

La Sinda Rodolfo-Montepulciano, secondo suonavano Marchi nel Rapporto 7 Generale 1838, tiene sulla a quei due Fiumi e all'Abbadia S. Salvatore, ma non più a un gran numero di paesi, Chiari e Provincina, e a due Stati, come la proposta Cremona al Pontefice-Nipote, le prime di sì piccola estensione ritenemmo, resta quando la seconda, quando si ripete poi lato della spesa la soluzione Marchi, e si attendono le altre.

Si trova in quella l'ingegnere torroni Odoardo asparto, ad addossare un posto nel quale, raddoppierebbe le istanze spese, ritenendo una sola figura complessa, ma la via indispensabile nella cattiva stagione inoltre abbandonando il progetto Torroni, oltre avere un uguale o maggiore dispendio, e sarebbe anche alla Corruzione della salute del Commercio tra Bassano e Chiari, la cui spesa secondo a meglio di stendere anche; ed mentre che si deve di stendere del progetto Torroni, non venendo ulteriormente a cattiva dall'abbandono della Fiumana di N. 12, di cui la parte.

## XII

### **Spese di costruzione e mezzi di attuazione.**

Delle considerazioni e motivi accoppiati emerge dovuto ripetere la dispendiosa Soluzione Marchi a causa della spesa, ed attendere alle altre Piacenza e Ogasteri-Maria.

Ed affinché le spese di costruzione non esceda le previsioni, puniti per rinviare le dichiarazioni di eseguire il lavoro a ragione di denaro e traditi nella Linea Torroni al miglior lavoro, coll'opera il numero di tale offerta, quindi rinviare i condotti Cariani e le giornaliere espropiazioni, e rendere solidali le dichiarazioni di tutta Giunta Romana di assistere l'opera nei quattro mesi scade, al che provvederò la stessa provincia. Aggiungasi in dimostrazione quanto potrà essere mostrato la casa della Soprintendenza Postale, l'altra del Beneficimento della Maronina, non che il Ministero della Guerra, come Via militare; e così si ridurrà le spese di costruzione a molto meno, che risulta essere più lieve, quando si ripartano nella provincia Romani per la maggior parte, ed in minor porzione nelle città di Grosseto e di Arezzo, assegnando la data di venti anni alla costruzione dei popolani, e quando sono i Romani rimpicci di pagare i quattordici scudi nel trattamento ad ogni altro industriale.

#### Avvertenze Finali

E desidero notare che il lavoro della nuova Strada Torroni di costruzione, fosse dichiarato (come lo è) di Utilità Pubblica, e come tale decretata, attesi i motivi del commercio tra le due Province limitrofe, del servizio della Corrispondenza Postale, del Beneficimento della Maronina, non che della Strategia; rinviando alla loro ed alla Maggiore Capitaneria-Mare, ed alla spesa dei medesimi e dei Funzionari esecutori, per quale ufficio dovrebbe proporsi le sole opere di necessità, costruire solidamente, ma senza lusso. — Il il Governo di economia lavante soltanto, affinché giunga la Porrona e Chiav, tale magnifica e primaria Arteria senza più resto il suo collegamento.

In ultimo si ritiene per fermo che il punto designato per la Strada Torroni presenta una grande disaffezione di spesa, e tanto maggiore interesse per costruire la Ferrovie di allungare tutta la Città e Provincia additata e congiungersi colla gran via del Littorale, sono trasferiti Monti ed eseguire opere di straordinaria spesa, sia come consigliarsi dai saggi ed onesti membri del Comitato della Centrale Romana.



12<sup>o</sup>

2

268  
27













